دور الطيار العربي في النكسة

رضا سليم بو فخر الدين*

تمكن العدو الإسرائيلي في العام 1967 من تحقيق النصر بعد تدمير القوات الجوية المصرية والسورية والأردنية، فبفضل قوته المخابراتية وأخطاء أرتكبها قادة عسكريون في مصر، دمرت إسرائيل وبشكل مباغت معظم الطائرات المصرية والسورية الجاثمة على الأرض، ثم صبت جام غضبها على القوات البرية المصرية، فدمرتها بعد أن أضحت هذه القوات مكشوفة من السماء، ولم يمنح الجندي العربي فرصة عادلة لإثبات قدرته على القتال. وعلى الرغم من ذلك، فقد تمكن عدد من الطيارين العرب من الإقلاع وبمبادرات فردية، معتمدين على مبدأ "الصيد الحر"، فاشتبكوا ببسالة مع عشرات الطائرات المعادية وقدموا أرواحهم فداءً.

تصبو هذه الدراسة إلى البحث أولًا في الأسباب التي أدت إلى الهزيمة، بخاصة تلك المتعلقة بأخطاء القادة العسكريين ونقاط ضعف القوات الجوية العربية ودور العدو المخابراتي. ثم تسلط الضوء على دور الطيار العربي فيها، عارضة لعدد من أبطال الطيران في كل من مصر وسوريا والعراق ولبنان والأردن. فما هي يا ترى أبرز الأسباب التي أدت إلى الهزيمة؟ وهل بالفعل استطاع عدد من الطيارين الإقلاع والتصدي للطائرات المغيرة؟ للإجابة عن هذه الأسئلة كان لا بد من الاعتماد على عدد من المصادر والمراجع الأساسية، منها مذكرات كبار القادة العسكريين المصريين، فضلًا عن مراجع أجنبية، لعل أبرزها:

* العميد الركن حسن مصطفى: حرب حزيران 1967، الجبهة المصرية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، الجزء الأول، 1973.
* باروخ نادل: تحطمت الطائرات عند الفجر، لا. دار [دون مكان أو زمان]، 1983
* رشاد كامل: حياة المشير عبد الحكيم عامر، دار الخيّال، القاهرة، 2002.
* عبد الله إمام: الإفتراء على ثورة يوليو، هزيمة يونيو، مؤامرة رجال المشير عامر وانتحاره، الصلح مع إسرائيل، دار الخيّال، القاهرة، 2003.
* محمد الجوادي: مذكرات قادة العسكرية المصرية، الطريق إلى النكسة، مذكرات عبد الحميد الدغيدي، عبد المحسن مرتجى، أنور القاضي، صلاح الحديدي، محمد فوزي، دار الخيّال، مصر، 2000.

أما أهم المراجع الأجنبية التي طلبتها من الخارج خصيصًا لهذه الدراسة، فهي:

1- David Nicolle, Tom Cooper: ARAB MIG 19 and MIG 21 UNITS in COMBAT, Osprey Publishing limited, Great Britain, 2004.

2- Shalom Aloni: ARAB – ISRAELI AIR WARS 1947- 82 Osprey Publishing limited Great Britain, 2001.

استفادت هذه الدراسة من موقع على شبكة الإنترنت وهو موقع "المجموعة 73 مؤرخين www.group73historians.com وهو موقع مصري رائد يهدف الى إبراز بطولات وتضحيات القوات المسلحة العربية بشكل عام والقوات المسلحة المصرية بشكل خاص، ويحتضن بين طياته عددًا من الباحثين أصحاب الشهادات والكفاءات. وقد تواصلت شخصيًا مع عدد منهم على مواقع التواصل الإجتماعي.

– في أسباب النكسة

أ– العميل الإسرائيلي "آرام أنوير":

دخل هذا العميل الأراضي المصرية في العام 1955 منتحلًا شخصية تاجر سلاح اسمه آرام انوير، وباع مصر كمية من السلاح تضمنت قطع غيار للطائرات، ومضادات أرضية، وذخائر متعددة، وتمكن بسرعة من نسج شبكة من العلاقات مع عدد من كبار الضباط والقادة المصريين، لعل أبرزهم قائد القوات الجوية محمد صدقي محمود ورئيس جهاز المخابرات زكريا محي الدين.

تمكن "آرام بيك" عدة مرات من الإفلات من الأفخاخ التي كانت تنصب له من قبل المخابرات المصرية بغية كشفه، وعمل بشكل دائم على تعزيز علاقاته بأصحاب القرار من عسكريين وسياسيين، حتى أضحى يتجول داخل الطائرات والمراكز العسكرية بحريّة.

أرسل آرام وبشكل دوريّ، معلومات إلى تل أبيب في غاية الأهمية تتعلق معظمها بحالة القوات الجوية المصرية، وعدد الطائرات الحربية، والقاذفات، ونقاط ضعف تلك القوات ونسبة جهوزيتها.

أنقذ آرام إسرائيل من هزيمة حتمية حين أفشى لهم بموعد الهجوم المصري الذي كان من شأنه تدمير المطارات والقواعد الجوية الإسرائيلية بهجوم مفاجئ لمقاتلات الميغ كان سينفذ في فجر يوم الجمعة 26 نيسان 1967. وكان آرام قد نبّه قيادة العدو عن هذا الهجوم بعد أن تأكد تمامًا من حدوثه، وذلك حين سأل مدير العمليات الجوية الفريق محمود عفيفي الذي لم يتردد في إخباره كل شيء[1]: "غدًا صباحًا قبل طلوع الفجر... سنوجّه ضربة واحدة في وقت واحد لجميع قواعدهم الجوية تدمر جميع طائرات الميراج والفيتور والميستير والأورغان، وبعد ذلك تنطلق من قواعدنا طائرات الطوبوليف، يعني 300 طن من القنابل في ضربة واحدة، وحين تشتعل المدينة بكاملها [تل أبيب] تنطلق طائرات الطوبوليف لتزود بالقنابل من جديد".

وفي صباح يوم الجمعة استنفرت القوات الجوية الإسرائيلية، وحلقت في السماء عشرات الطائرات لصدّ هذا الهجوم المحتمل، مما دفع بالرئيس جمال عبد الناصر إلى اصدار أمر بإلغاء العملية برمتها.

قبل أيام من الهجوم الإسرائيلي على القواعد الجوية العربية، استدعي آرام إلى تل أبيب لوضع اللمسات الأخيرة للعدوان، وكانت القيادة العسكرية قد قررت بدء

العدوان في 5 حزيران في تمام الساعة الخامسة والنصف صباحًا بتوقيت القاهرة، لكن "أنوير بك" أخطرهم بثغرة كبيرة قد يستفيدون منها، وهي أن سلاح الجو المصري وفي حوالي الساعة الثامنة والنصف يكون في حالة إسترخاء تامة، حيث يخلع الطيارون ملابسهم الجوية، وينصرفون لتناول الطعام بما في ذلك المسؤولون عن أجهزة الرادار، ذلك يعني أن جميع أجهزة الرادار تغلق لمدة نصف ساعة. ونظرًا لأهمية تلك المعلومات الإستخباراتية، قرر قائد سلاح الجو تقديم ساعة الصفر من الخامسة والنصف إلى الثامنة والربع[2]. ومن أجل شلّ سلاح الجو المصري أقام آرام حفلة للطيارين في ليل 4 حزيران في بير كفكفا استمرت حتى الفجر، حضرها حوالي 400 طيار بما في ذلك قائد القوات الجوية صدقي محمود.

ب- المشير عبد الحكيم عامر:

ما زال دور المشير عبد الحكيم عامر في نكسة العام 1967، يثير العديد من الباحثين، هذا الرجل الصعيدي المولود في "المنيا" عام 1920، قد ارتبط بعلاقة أخوية متينة مع الرئيس جمال عبد الناصر منذ العام 1937. استلم المشير قيادة القوات المسلحة المصرية في العام 1953، بعد أن رقي دفعة واحدة من رتبة رائد إلى رتبة لواء، وثبت فيما بعد أن هذه الترقية حملت في طياتها سلبيات عدة، خاصة أن عامر لم يعمل على تطوير قدراته العسكرية بما يتناسب مع موقعه الجديد. وقد أثبتت تصرفاته وأخطاؤه العسكرية، ورفضه لأوامر جمال عبد الناصر في حرب عام 1956، أنه غير مؤهل لتولي هكذا مسؤولية بعد.

ويعلق الكاتب المصري محمد حسنين هيكل عن ذلك بقوله[3]: "إن عبد الحكيم عامر كان نصف فنان ونصف بهيمي، أي أنه يستطيع أن يقود كتيبة لكنه لا يستطيع أن يقود جيشًا". ويقول زكريا محي الدين (رئيس المخابرات العامة المصرية في عهد جمال عبد الناصر) حول أسباب تعيين عبد الحكيم عامر قائدًا للجيش، ومدى صحة هكذا قرار[4]: "لعل الخطأ الأول في حق عامر هو أنه عيّن قائدًا للجيش، لقد فعلها عبد الناصر، لأنهما كانا صديقين حميمين، فأراد أن يضمن به ولاء القوات المسلحة، لكن عامر لم يكن رجلًا من هذا النوع فهو "عمدة" طيب القلب يحب أن يقيم علاقات حسنة مع الناس، وأن يتباسط معهم، وهو لا يهتم كثيرًا بالضبط والربط".

شرع عبد الحكيم عامر بإحاطة نفسه بمجموعة كبيرة من الضباط المقربين منه من دون أي اعتبار لمستواهم العسكري وولائهم الوطني. وقد استغل هؤلاء بساطة عبد الحكيم لزيادة نفوذهم داخل الجيش، ولتحقيق مصالح ومكاسب شخصية، ولعبوا الدور الأساسي في حثّ المشير ودفعه إلى طلب مزيد من الصلاحيات والنفوذ، مدركين تمامًا أن إرتقاءهم السلطوي مرتبط بشخص المشير وموقعه، فكانوا السبب في بداية تفكك العلاقة بين عامر وعبد الناصر[5].

في الأول من حزيران عام 1967 هرع العميل المصري المعروف بـ"رأفت الهجان" إلى احدى العواصم الأوروبية للقاء

المخابرات المصرية وهو يحمل تقرير حدد فيه موعد الهجوم الإسرائيلي الذي يستهدف جميع الطائرات الحربية المصرية بما في ذلك مطار القاهرة الدولي[6]، بناءً على تلك المعلومات الخطيرة عقد الرئيس جمال عبد الناصر في 2 حزيران 1967، اجتماعًا طارئًا حضره المشير عبد الحكيم عامر وشمس بدران وزير الحربية والفريق صدقي محمود قائد القوات الجوية، وعدد من القيادات العسكرية، ونبّه عبد الناصر إلى أن إسرئيل سوف تبدأ عدوانها يوم الخامس من حزيران بضربة جوية، وسأل عامر عن إمكانية استيعاب الضربة الأولى بعد أن تلقى نصيحة سوفيتية بألا تبدأ مصر بالضربة الأولى، فكان الإتفاق على اتخاذ كافة الإجراءات لتلقّي الضربة، ومن ثم القيام بعملية انتقامية فورية. وحين نظر جمال عبد الناصر إلى المشير بقلق، قال له كلمته الشهيرة "برقبتي يا ريس"[7].

لم تقدم القيادات العسكرية على أي تدابير جديّة من شأنها التصدي لهجوم الخامس من حزيران، لا بل تركت تلك القيادات مواقعها العسكرية، فالمشير عامر والفريق الأول صدقي محمود ورئيس هيئة العمليات المسلحة وعدد من القيادات كانت قد أقلعت في صباح الخامس من حزيران من مطار ألماظة إلى مطار بئر تمادا في سيناء. ويعلق اللواء عبد الحميد الدغيدي (قائد القوات الجوية والدفاع الجوي في منطقة قناة سويس وسيناء) على غياب القادة عن مراكزهم فيقول[8]: "ضرب غياب القادة عن مراكز عملياتهم جميع الأرقام القياسية السابقة مرات ومرات منذ بدء الخليقة إلى يومنا هذا".

ج- أخطاء ونقاط ضعف القوات الجوية المصرية

أخطأت القيادات العسكرية والسياسية المصرية حين ظنت أنها مستعدة لحرب مع إسرائيل، واعتبرت العديد من القرارات التي اتخذتها قبيل الحرب، قرارات متسرعة لم تبن على أساس علمي ومخابراتي سليم، وبقيت القوات المسلحة المصرية بحاجة إلى ثلاث سنوات لتصبح جاهزة للحرب، فالسلاح السوفياتي من دبابات وصواريخ وطائرات حديثة، هو سلاح معقّد بحاجة إلى الكثير من التدريب، كما أن قوات الإحتياط التي استدعيت كانت في وضع يرثى له، فالبعض أتى دون لباسه العسكري، وشكلت هذه القوات نسبة نحو 63% من إجمالي القوات الزاحفة[9]. عانت القوات الجوية من مشاكل عدّة أبرزها: عدم إقامة مطارات عسكرية جديدة توزع عليها الطائرات بشكل سليم، وعدم إنتشار دشم لها تحميها من القصف الجوي. كما عانت من نقص شديد في عدد الطيارين، حتى الطيارين الموجودين كانوا بحاجة إلى المزيد من التدريب، وافتقرت تلك القوات إلى منظومة دفاعية متكاملة.

قام بعض الطيارين الخونة بالفرار بمقاتلات الميغ إلى إسرائيل بعد اغراءات قُدمت لهم من الموساد، فقام العدو على الفور، بدراسة تلك المقاتلات واختبارها. ففي العام 1965 لجأ طيار سوري إلى إسرائيل بطائرته من طراز ميغ – 17[10]. وقعت

أخطر عملية فرار في العام 1966، ذلك حين فرّ الطيار العراقي منير روفا بطائرته الميغ – 21 إلى مطار إسرائيلي في عملية منظمة من قِبَل الموساد[11].

د- تصدي الطيران العربي للضربة الجوية

بدأ الهجوم الجوي الإسرائيلي الساعة 8,45، هاجمت الموجة الأولى المؤلفة من نحو 176 طائرة أحد عشر مطارًا عسكريًا في مصر، ثم هاجمت موجة أخرى مؤلفة من 128 طائرة ثماني مطارات[12]. زجت إسرائيل بجميع مقاتلاتها وأبقت فقط على 16 طائرة مقاتلة لحماية أجوائها[13]. دمرت المقاتلات الإسرائيلية المدرجات أولًا، ثم المقاتلات الجاسمة على الأرض، حتى تم تدمير 170 مقاتلة وقاذفة مقاتلة، 57 طائرة قاذفة متوسطة وثقيلة، 13 طوافة، فضلًا عن إسقاط 20 طائرة بعد 64 مواجهة جوية، واعترفت هي بخسارة 45 طائرة. بعد أن اطمأنت إسرائيل من زوال خطر القوات الجوية المصرية، هاجمت مطارات في سوريا والأردن والعراق، فقصفت مطاري عمان والمفرق، مدمرة 18 طائرة هوكر هنتر[14]. ثم هاجمت إسرائيل المنشآت والقواعد الجوية السورية خاصة تلك الواقعة بالقرب من دمشق، حتى فقد الطيران السوري نحو 50% من قوته. ثم انتقلت إلى مهاجمة قاعدة "هـ 3" الجوية العراقية فدمرت 17 طائرة فيها[15]. على الرغم من قساوة الهجوم وبراعته، وتدميره لمدرجات المطارات، فقد استطاع عشرات الطيارين من الإقلاع والتصدي. أقلعوا من دون أوامر وبطائرات غير جاهزة من ناحية التسليح والوقود، وأسقطوا بإعتراف الجيش الإسرائيلي، 45 طائرة في الجو، فيما أكد الجيش المصري إسقاط 72 طائرة معادية، ورجحت مصادر أخرى، أن يكون عدد الطائرات التي أسقطت ما بين 55 و60 طائرة حربية[16]. هذا البحث لا يسمح بسرد وقائع عشرات الطيارين العرب، لذا سيقتصر الأمر على نماذج لعدد من الطيارين.

– القاذفة العراقية طوبولوف 16

في صباح السادس من حزيران أقلعت قاذفتان من قاعدة الحبانة في العراق لقصف مواقع داخل العمق الإسرائيلي. واستطاعت القاذفتان من تخطي الدفاعات الجوية بنجاح، ويبدو أن الهدف كان إما قصف مطار رامات دافيد أو مستعمرة ناتانيا التي تبعد حوالي 30 كم شمالي تل أبيب، ومن المرجح أن تكون القاذفتان قد قصفتا مستعمرة ناتانيا، عادت إحدى القاذفات إلى العراق، أما القاذفة الأخرى، فقد تم اعتراضها فوق منطقة مجيدو بالقرب من رامات دافيد، وهي في طريق العودة، وقد أدلى أحد طياري الميراج أنه أسقط القاذفة بصاروخ جو جو، ليتم التأكد فيما بعد أن القاذفة قد أسقطت بفعل المضادات الأرضية من عيار 40 ملم، لتتحطم فوق قاعدة عسكرية مودية بحياة 14 جنديًا إسرائيليًا[17].

صحيح أن القاذفة أسقطت وأودت بحياة الجنود الإسرائيليين بإعتبار أن من أكد ذلك هو ضابط في سلاح الجو الإسرائيلي وباحث لديه العديد من الكتب التي تتناول

الحروب الجوية في الشرق الأوسط، ويدعى شلومو ألوني، لكن اصطدام القاذفة بقاعدة عسكرية لم يكن صدفة، فشلومو يقول إن القاذفة اعترضت بالقرب من مستعمرة رامات دافيد التي تضم قاعدة جوية، ومن المحتمل أن طاقم القاذفة المؤلف من أربعة طيارين[18]، قد وجّهوا القاذفة المصابة بقصد نحو تلك القاعدة واصطدموا بها بعد أن أدركوا استحالة نجاتهم.

– الطيار المصري عبد المنعم مرسي حماد:

كان عبد المنعم يرابض في مطار أبو صوير حين فوجئ كباقي اخوانه الطيارين بالهجوم الإسرائيلي، وعلى الرغم من الدمار الهائل الذي لحق بممرات المطار وطائراته، قرر الإقلاع بطائرته المقاتلة 21، والدخول في معركة مع طائرات العدو الصهيوني. وبالفعل فقد أقلع من ممر طوله 500 متر فقط (الميغ 21 بحاجة الى ممر بطول 1000م). وعلى الفور دخل في معركة جوية ضد ثماني طائرات إسرائيلية، أسقط أول طائرة إسرائيلية بصاروخ مباشر مزقها أشلاء، وفي الوقت الذي كانت طائرات العدو تبحث عنه وتلهث وراءه، فوجئت به يصطاد طائرة أخرى بصاروخ آخر من مسافة قريبة، تؤكد ومن دون شك كفاءة هذا الطيار وشجاعته النادرة. بعد سقوط الطائرة الثانية هربت الطائرات الست، ولم يكن بمقدور عبد المنعم أن يطاردها، لأن وقود الطائرة بدأ ينفذ بعد هذه المعركة الشرسة التي خاضها والمسافة بينه وبين المطار ما زالت بعيدة، وفي مثل هذه الظروف التعليمات واضحة ومحددة؛ القفز بالمظلة من الطائرة التي ينفذ وقودها. رفض الطيار المصري الشجاع ترك طائرته، وقرر الهبوط في مطار ممراته مدمرة، رفض لعلمه أن معظم طائرات مصر تم تدميرها ومصر بأشد الحاجة لأي طائرة. اقترب عبد المنعم للهبوط في مطار أبو صوير، في نفس الوقت كان مدحت المليجي يحوم بطائرته فوق المطار المذكور طالبًا الإذن بالهبوط. تعرّف عبد المرسي على صوت صديقه المليجي ودار بينهما الحديث التالي[19]:

"– عبد المنعم المرسي: انت ايه اللي جايبك هنا يا برنس؟

تعرف مدحت على صوت عبد المنعم وصاح: عبد المنعم مرسي... أنت فين؟

– عبد المنعم: قدامك يا برنس أنا داخل على الممر...

– مدحت المليجي: هننزل ازاي يا منعم؟ الممر مضروب عل الآخر.

– عبد المنعم: أنا عارف، أنا لسه طالع من على الفرعي لأن حالته أحسن، بس الأوامر ننزل على الرئيسي.

– مدحت المليجي ممازحًا زميله: وايه اللي طلعك من أصله؟

– عبد المنعم بجدية: كان في غارة على المطار وطلعت ووقعت لهم طيارتين ميراج.

– مدحت فرحًا: تسلم ايدك يا وحش... أهوده الشغل ولا بلاش".

اقتربت الطائرتان من ممر الهبوط الذي امتلأ بالفجوات نتيجة القصف الجوي، خاف مدحت على صديقه عبد المنعم، وأخذ يتمتم في جهاز اللاسلكي محدثًا نفسه "مش

هينفع... مش هينفع خالص"، وجميع حواسه تتابع بدقه طائرة عبد المنعم وهي تقترب لملامسة أرض المطار. وفجأة شاهد مدحت المليجي تلك الفجوات الصغيرة التي يصعب رؤيتها من الجو، فصاح محذرًا "حاسب يا منعم... حاسب"، وقبل أن يتلقى الرد انفجرت طائرة عبد المنعم انفجارًا مدويًا وتحولت إلى كتلة من النيران بعد انقلابها من جراء احدى الفجوات. حاز الشهيد عبد المنعم مرسي على وسامين؛ نجمة شرف العسكرية الأول من عبد الناصر، والثاني من الرئيس أنور السادات.

– **الطيار اللبناني سمير حرب**[20]:

ولد الطيار سمير حرب في بلدة المزرعة الشوف اللبنانية عام 1938، دخل الكلية الحربية في 1956/6/1، وسافر إلى بريطانيا مدة سنة لإكمال مهامه التدريبية. تخرج في العام 1959 ضابطًا طيارًا فكانت أولى مهامه في الستينات تصوير مرفأ حيفا، فكان يقتحم بطائرته الفامباير المجال الجوي الإسرائيلي على علو لا يتجاوز الـ30 مترًا ويقوم بتصوير المرفأ، ويعود قبل اعتراضه من الطائرات الإسرائيلية. في صباح الخامس من حزيران، كان حرب برتبة ملازم أول، ولم يسبق على تعيينه آمر الرف الثاني في السرب الثاني من طائرات الهوكر هنتر في قاعدة الرياق الجوية مدة شهر، وقد ضم هذا الرف كل من الطيار: سمير حرب – عبدالله شمص – هنري ظاهر – نقولا مجدلاني – جوزيف نادر – سيمون قسيس. في حوالي الساعة العاشرة كُلف هذا السرب بتنفيذ طلعات جوية بالتناوب فوق سد القرعون لحماية عناصر من الجيش اللبناني كانت تقوم ببناء مخازن ذخيرة في منطقة كفرمشكي، فتم إرسال طائرتين هوكر هنتر إلى منطقة القرعون في البقاع اللبناني، وحوالي الساعة 12، وبعد هبوط الطائرتين، جاء دور سمير حرب وزميله ملازم أول طيار عبد الله شمص، أقلع شمص أولًا، لكن سمير عجز في البدء من اللحاق به بسبب عطل فني طرأ على الطائرة. فاضطر لإستعارة طائرة زميله والإقلاع بها. وأثناء عودتهما من تنفيذ المهمة وهبوط شمص، بُلغ سمير من قبل برج المراقبة أن هناك طائرتين معاديتين تلاحقانه. اتخذ سمير قرارًا جريئًا بمواجهة الطائرتين، وعلى الرغم من قلة وقود الطائرة، وعلى الرغم من التفوق العددي لصالح العدو، نفذ سمير عملية إلتفاف سريعة وحادة، لكن احدى مقاتلات الميراج كانت قد عاجلته بصاروخ انفجر خلفه مباشرة، وأدى إلى توقف محرك الطائرة واندلاع حريق في قسمها الخلفي.

حاول حرب تشغيل المحرك لكن دون جدوى، عندئذ لمح صاروخًا ثانيًا يتجه نحوه فنفذ على الفور حركة التفاف أخرى متفاديًا الصاروخ الذي انفجر على بعد حوالي خمسة عشر مترًا مسببًا بأضرار جسيمة في بدن الطائرة السفلي (فقدت الطائرة عجلة خلفية). بعد نجاته من الصاروخ الثاني رأى حرب مقاتلة ميراج لا تبعد عنه سوى 80م، وعلى الرغم من الاصابات البالغة التي لحقت بالهنتر تمكن من وضعها داخل "دائرة القتل"، وحين ضغط على الزناد

لإسقاطها اكتشف أن أنظمة إطلاق النار جميعها قد تعطلت، فشعر بغضب شديد وهو يشاهد الميراج تبتعد عنه بعد أن كانت تشكل صيدًا سهلًا. قفز سمير بالمظلة وهبط في منطقة تحيطها الأسلاك الكهربائية وكروم العنب من الجهة الشرقية لبلدة بدنايل، وقدمت إلى المنطقة قوة عسكرية من أبلح وبعض ضباط قاعدة رياق الجوية، ونقل إلى المستشفى للعلاج من بعض الرضوض التي تعرض لها من جراء السقوط.

– **الطيار الأردني فراس العجلوني**[21]:

ولد فراس العجلوني في عجلون الأردن عام 1936، بعد أن أنهى دراسته الثانوية إلتحق بسلاح الجو الملكي الأردني ليكون طيارًا مقاتلًا. في العام 1954، ترقى في مناصبه حتى أصبح قائد سرب المقاتلات هوكر هنتر وبرتبة رائد.

كان فراس مع زملائه الطيارين في مطار المفرق حين بدأت الطائرات الإسرائيلية بالإغارة عليه، وتحت القصف بدأ فراس يعدو باتجاه الطائرات التي كانت تقتنصها المقاتلات الإسرائيلية واحدة تلو الأخرى، واختار إحداها وأقلع بها واشتبك مع الطائرات المغيرة عدة مرات، وقصف أهدافًا في العمق الإسرائيلي (بينها مطار اللد). عاد العجلوني إلى مطار المفرق سليمًا، وحاول الإقلاع مرة أخرى، لكن الدمار الذي أحدثته المقاتلات الإسرائيلية في مدرج المطار أعاقه من الإقلاع، فقصفته الطائرات الإسرائيلية واستشهد وهو داخل طائرته على أرض المطار.

– **الطيار السوري ناصح العلواني**[22]:

ولد الشهيد ناصح العلواني في مدينة حماة عام 1939، أنهى دراسته الثانوية وانتسب إلى الكلية الجوية ليتخرج منها في العام 1958 ضابطًا طيارًا. في العام 1961، اشترك في معركة "تل النيرب" التي وقعت بين القوات السورية والعدو شرق بحيرة طبريا، وتمكن من إسقاط طائرة "ميستير". منح وسام الوحدة عند قيام الجمهورية العربية المتحدة، ومن ثم نقل إلى العراق وبعدها إلى مصر.

عاد إلى سوريا بعد الإنفصال، وأرسل في بعثة للتدريب على الطيران النفاث الحديث، فحاز على شهادة مدرب على أحدث مقاتلة في تلك الفترة ألا وهي الميغ 21. رقي إلى رتبة رائد بتاريخ 1962/7/11. نال ناصح العديد من الأوسمة التي برهنت عن مدى شجاعته وإقدامه وكفاءته، ولعل أبرز هذه الأوسمة هي وسام الشجاعة والوسام الحربي من الدرجة الممتازة.

في الخامس من حزيران، تمكن ناصح من الإقلاع من إحدى القواعد الجوية السورية واشتبك على الفور مع عدد المقاتلات والمقاتلات القاذفة، وتمكن من منع بعضها من تأدية مهامها، وبفضل مهارته العالية وقدرته على المناورة عجزت المقاتلات الإسرائيلية من اسقاطه. بعد نفاذ وقود طائرته، قرر ناصح الهبوط بطائرته للتزود بالوقود والذخيرة والإقلاع من جديد لإستكمال أداء واجبه في التصدي للطائرات المغيرة، لكنّ المدرّج كان قد ضُرب

فاستشهد خلال عملية الهبوط وكان ذلك مساء الخامس من حزيران.

وفي تمام الساعة الخامسة من بعد ظهر يوم الأربعاء الموافق في السابع من حزيران عام 1967 زحفت حماة بشيبها وشبابها لوداع الطيار الشهيد، وحمل المواطنون النعش على الأكتاف، وسار وراء الجثمان كبار ضباط القوات المسلحة السورية وآلاف المواطنين الذين كبّروا وهللوا. رفع إلى رتبة مقدم طيار في 1967/7/6.

– الخاتمة

بنت إسرائيل قصة تفوقها الجوي على مجموعة من الأكاذيب والمغالطات، ونجحت دعايتها في خداع الرأي العام العالمي،فأضحت أساطيرها الزائفة وبطولاتها الوهمية بالنسبة لهم حقائق دامغة.

لقد امتلكت إسرائيل منذ ولادتها حتى الآن أفضل المقاتلات والقاذفات الحربية، وأحدث النظم الدفاعية الجوية، لكنها فشلت في خلق طيارين قادرين على مواجهة الطيارين العرب الذين برهنوا عن عقيدة وطنية راسخة وشجاعة نادرة. فإذا عدنا لإلقاء نظرة على نكسة 48، سنرى أن إسرائيل قد حققت نصرها بفضل الدعم المالي والعسكري من قبل دول عظمى تقاطعت مصالحها الإستعمارية مع أهداف الحركة الصهيونية، فضلًا عن خيانة وعمالة عدد من الزعماء والقادة العرب.

ويعود الفضل في تفوقها الجوي، إلى العدد الهائل من الطائرات التي تدفقت إليها بعيد الهدنة وإلى طياريها المرتزقة، فيما عانت القوات الجوية العربية من نقص في الطائرات والطيارين. ويعود الفضل في حرب 1956 إلى سلاح الجو البريطاني والفرنسي في قصف مصر، وشن غارات على قواعدها العسكرية وقواتها المسلحة فيما اكتفت القوات الجوية الإسرائيلية بتنفيذ عمليات محدودة.

أما النكسة، فقد وقعت بعد أخطاء عسكرية فادحة، وبعد أن اعتمدت إسرائيل على فن المكر وأساليب الخداع للغدر بالجندي العربي الذي لم يعط حتى فرصة للدفاع عن نفسه، وحققت نصرها الجبان بعد أن حطمت الطائرات وهي جاثمة على الأرض، وفتكت بالقوات البرية المكشوفة جوًا. وعلى الرغم من كل ذلك سطر الطيارون العرب أروع الملاحم، مؤكدين مرة أخرى على تفوق المقاتل العربي وخصاله الإيمانية. استمرت بطولات الطيارين طيلة حرب الإستنزاف، وسقطت أسطورة الجيش الذي لا يهزم في حرب 73، وقطعت ذراع إسرائيل الطويلة، وظهرت حقيقة الطيار الإسرائيلي حين أقدم عدة مرات على قذف نفسه من طائرته، إما للهروب من مواجهة جوية أو خوفًا من صاروخ سام، حتى أن أحد الطيارين قذف نفسه من طائرة الفانتوم المصابة، تاركًا زميله الطيار يعاني وحده عبء عملية الهبوط.

***

الهوامش:

*** يُعدّ أطروحة دكتوراه في التاريخ – المعهد العالي للدكتوراه – الجامعة اللبنانية**

1. باروخ نادل: تحطمت الطائرات عند الفجر، لا دار [دون مكان أو زمان]، 1983، ص 152.

2. باروخ نادل: تحطمت الطائرات...، م.س.، ص 166.

3. رشاد كامل: حياة المشير عبد الحكيم عامر، دار الخيّال، القاهرة، 2002، ص 39

4. عبدالله امام: الإفتراء على ثورة يوليو، هزيمة يونيو، مؤامرة رجال المشير عامر وانتحاره، الصلح مع إسرائيل، دار الخيّال، القاهرة، 2003، ص17.

5. رضا سليم بو فخر الدين: أبطال الميغ في النكسة والاستنزاف والعبور، لا. دار، بيروت، 2011، ص62.

6. صلاح مرسي: كنت جاسوسًا في إسرائيل، رأفت الهجان، الجزء الثالث، أبوللو للنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الأولى، 1987، ص254.

7. عبدالله امام، الإفتراء على ثورة يوليو، م.س.، ص63.

8. محمد الجوادي: مذكرات قادة العسكرية المصرية، الطريق إلى النكسة، مذكرات عبد الحميد الدغيدي، عبد المحسن مرتجى، أنور القاضي، صلاح الحديدي، محمد فوزي، دار الخيّال، مصر، 2000، ص45.

9. المرجع نفسه، ص 214.

10. موري روبنشتاين وريتشارد غولمان: قصة القوة الجوية الإسرائيلية، ترجمة عبد الرحمن عطوة، مراجعة أحمد عاصي، دار الأندلس للطباعة والنشر، بيروت، ط1، 1981، ص98.

11 David NicolleTom Cooper: ARAB MIG 19 and MIG 21 UNITS in COMBAT, Osprey. Publishing limited, Great Britain,2004, P 12

12. العميد الركن حسن مصطفى: حرب حزيران 1967، الجبهة المصرية،، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، الجزء الثاني، 1973، ص 19، 20.

13 David Nicolle, Tom Cooper op. cit ,P 19

14 Hal Kosut: ISRAEL AND THE ARABS the June 1967 war, facts on file, Newyork, 1968, P 91

15. هنري لورانس: اللعبة الكبرى، المشرق العربي والأطماع الدولية، ترجمة عبد الحكيم الأربد، مراجعة د. رجب بو دبوس، الدار الجماهيرية، ليبيا، 1993، ص 261، 263.

16 David Nicolle, Tom Cooper, op. cit, P19

17 Shalom Aloni: op. cit, P51.

18. استشهد في تلك القاذفة كل من النقيب الطيار كاكا حسين ومساعده ملازم أول فائق علوان، وملازم ملاح يدعى غازي وملازم ملاح يدعى صبح.

19. المجموعة 73 المؤرخين: أحمد عبدالمنعم زايد، سرب 77 قتال – سرب أشباح، قصة بطولات الطيارين المصريين خلال النكسة وحرب الاستنزاف www.group73historians.com

20. حصلت على هذه المعلومات المتعلقة بالطيار سمير حرب من مصدرين:

أ– مقابلة شخصية أجريتها مع العميد ركن طيار سمير حرب في منزله في بيروت بتاريخ 2011/1/11.

ب– وزارة الدفاع الوطني، قيادة الجيش اللبناني، مديرية التوجيه، قرار رقم 5793/أأ/م ت تاريخ 2010/11/30.

21. رضا سليم بو فخر الدين: أبطال الميغ، م.س.، ص 85.

22. رضا سليم بو فخر الدين: أبطال الميغ...، ص 85.

***

مكتبة البحث

أولًا: المراجع العربية:

– إمام، عبدالله: الإفتراء على ثورة يوليو، هزيمة يونيو، مؤامرة رجال المشير عامر... وانتحاره، الصلح مع إسرائيل، دار الخيّال، القاهرة، 2003.

– بو فخر الدين، رضا سليم: أبطال الميغ في النكسة والاستنزاف والعبور، لا. دار، بيروت، 2011.

– كامل، رشاد: حياة المشير عبد الحكيم عامر، دار الخيّال، القاهرة، 2002.

– الجوادي، محمد: مذكرات قادة العسكرية المصرية، الطريق إلى النكسة، مذكرات عبد الحميد الدغيدي، عبد المحسن مرتجى، أنور القاضي، صلاح الحديدي، محمد فوزي، دار الخيّال، مصر، 2000.

– مرسي، صلاح: كنت جاسوسًا في إسرائيل، رأفت الهجان، ج3، أبوللو للنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الأولى، 1987

– مصطفى، حسن: حرب حزيران 1967، الجبهة المصرية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، الجزء الثاني، 1973.

7– وزارة الدفاع الوطني، قيادة الجيش اللبناني، مديرية التوجيه، قرار رقم 5793/أأ/م ت تاريخ 2010/11/30.

ثانيًا: المراجع المعرّبة:

1– روبنشتاين، موري وغولمان، ريتشارد: قصة القوة الجوية الإسرائيلية، ترجمة عبدالرحمن عطوة، مراجعة أحمد عاصي، دار الأندلس للطباعة والنشر، بيروت، الطبعة الأولى، 1981.

2– لورانس، هنري: اللعبة الكبرى، المشرق العربي والأطماع الدولية، ترجمة عبد الحكيم الأربد، مراجعة د. رجب بو دبوس، الدار الجماهيرية، ليبيا، 1993.

3– نادل، باروخ: تحطمت الطائرات عند الفجر، لا.دار [دون مكان أو زمان]، 1983.

ثالثًا: المراجع الأجنبية:

1- David Nicolle, Tom Cooper: ARAB MIG 19 and MIG 21 UNITS in COMBAT, Osprey Publishing limited, Great Britain,2004.

2- Hal Kosut: ISRAEL AND THE ARABS the June 1967 war, facts on file, New york, 1968.

3- Shalom Aloni: ARAB – ISRAELI AIR WARS 1947- 82 Osprey Publishing limited Great Britain, 2001.

رابعًا: المقابلات الشخصية:

– مقابلة شخصية مع العميد الركن الطيار سمير حرب في منزله في بيروت بتاريخ 2011/1/11.

خامسًا: المواقع على شبكة الإنترنت:

http;//www.group73historians.com –

***